

# “시장 반응보며 단계적으로 적용하는 게 효과적”

## 화물차운수사업법 개정 안에 대한 업계의견



임종길 박사  
대한상의  
화물운송선진화연구회 위원장

대한상공회의소 물류위원회 산하 화물운송선진화연구회는 4월 8일 창립을 시작으로 약 3개월간 국회에 계류되어 있는 화물자동차운수사업법 개정 법률 안에 대해 심도 있게 논의했다. 여기서는 그동안 논의의 쟁점사항들을 간략히 소개하기로 한다.

### 개정 법률 안의 문제점

#### ‘직접운송의무화’ - 증차 금지 하에서 도입 불가

현행 시장에서 직접운송 의무비율을 맞추기 위해서는 신규차량이 필요한데 문제는 공급금지로 인하여 시장에서 많게는 3천만 원 정도의 프리미엄을 지불하고 소위 번호판을 구입해야 한다는 점이다. 이미 시장에서는 국회에 계류 되어 있는 개정 법률 안으로 말미암아 번호판값이 상당히 올라 있다고 한다. 이는 고스란히 운송업체의 부담으로 작용하고, 장기적으로는 화주에게도 부담이 될 수밖에 없는 것이다. 특히 화물차 운전자가 시장 내에서 차량(번호판)을 확보하여 직접운송 의무비율 이행업체에 신규로 진입하는 경우에는 그 부담이 고스란히 화물 차주에게 돌아간다. 따라서 직접운송의무제의 시행시기를 상당히 연기하거나 시행과 동시에 증차가 필요한 업체에 대해서는 공급금지를 한시적으로라도 해제 주거나 직접운송의무비율을 10% 등 최소화하여 단계적으로 시행하는 것이 필요하다. 또한 3년간

영업양수도 금지를 도입할 예정에 있는데 이것 또한 직접운송의무비율을 이행하는데 큰 걸림돌이 된다.

직접운송의무제 도입이 현행의 다단계운송을 금지하는 것과 대비하여 다단계 거래가 증가하여 운송산업의 선진화에 역행하거나 화물차주의 수입 감소를 초래할 것이라는 견해가 있으나 물류산업의 특성상 최소한의 다단계거래는 필요하다는 점에서 별 문제가 되지 않을 것으로 본다.

#### ‘위탁화물관리책임제’ - 하청업체 파악 또는 통제 사실상 불가

협력 운송업체에 물량을 배정하면 협력 운송업체가 소속 직영 혹은 위수탁 차주에게 배차를 하게 된다. 협력 운송사에서 하는 역할을 원청업자가 일일이 확인할 수는 없다. 협력 운송업체에게 준수토록 할 수는 있겠으나, 결과적으로 문제가 발생한 후에 되돌리는 것은 불가능하다. 따라서 위탁화물 관리책임제의 면책 요건을 제정하여 시행해야 한다. 예를 들어, 운송계약서에 관련 준수 문구가 있을시에는 원청업체의 책임을 면제하거나 전산상 배차와 사실상의 배차 결과가 상이할 때에는 하청업체에게 책임을 묻는 것 등이다.

협력 운송업체의 경우, 자체적으로 확보하는 물량도 가변적이고, 다수의 원청업체로부터 물량을 받음으로서 원청업체에서 위탁하는 시점에서 운송능력을 확인하거나 배차를 확인하는 것은 현실적으로 불가능하다. 하도급의 경우 하청업체가 계약사항 불이행으로 인한 문제발생시 원청업체가 책임을 지는 것은 당연한 것인데, 개정 법률 안에서는 계약책임 범위를 벗어나 하청업체의 법규준수 위반까지 원청업체에 책임을 부과하고 있어 국내에 사례도 없는 과도한 행정규제라는 지적이 나오고 있다.

#### ‘정보망이용의무화 - 사업자에게 새로운 부담 가

#### 중으로 과잉규제

정보망 이용 의무화시 기업들의 시스템 및 인프라 투자비용에 대한 투입요소는 많은 반면 경제적 기대 효과는 거의 없거나 적다. 따라서 정부가 투자 및 지출 비용에 대해 보전을 해주거나, 기대 효과를 분석하여 기업들을 충분히 설득해야 한다. 기업의 투자나 비용 지출을 의무화시키는 것은 경제 자유를 침해하는 것이다. 그리고 사기업의 거래방식을 강제하는 것은 기업 활동의 자유를 침해하여 위헌의 소지가 있다는 견해가 있다. 정보망 이용 의무화는 물류의 흐름을 저해하고 시장의 기능을 왜곡·위축시키며, 업무 경직화로 물류흐름을 저해하고 이중 업무 처리로 효율성이 저하된다는 것이 업계의 입장이다. 대다수 고정 물량 및 차량의 경우 현장 대면배차가 훨씬 효율적이며, 일시물량의 경우에는 사전 거래조건 협의가 필수적이므로 이중 업무를 유발하고, 온라인거래로 위장하는 등 규제의 처벌회피를 위한 편법만 양산할 우려가 있는 등 상당한 문제점이 있으므로 거래방식은 경제성, 효율성 등을 고려하여, 사업자의 선택에 맡겨야할 사항이다. 특히 개인차주가 90%이상인 운송시장의 구조상 이행이 불가하다며 개인 차주들은 대면거래를 선호하므로 이들의 정보망가입의무화 없이는 정보망 이용의무화는 사실상 이행 불가능하다.

#### ‘운송실적신고 및 관리제’ - 소속지입차주의 타 운송(주선)업체 수탁운송실적 제외는 법리상 모순

직접 운송범주에 위·수탁차주가 타 운송(주선)업체로부터 위탁받아 운송하는 경우 실적제외규정(안 제47조의2 제1항 단서규정)은 법리상 모순이다. 즉 위수탁 차주가 타 업체 물량 수송시 발생한 사고처리 및 배상 등 모든 법적 책임은 대법원 판례상 소속 업체에 있는데 반해, 타 업체로부터 위탁받은 경우 물량운송실적으로 인정하지 않는 것은 법리상 모순

인 것이다.

그리고 현 시장의 물량은 주선업체, 물류회사, 일부 대형운송업체(제3자 물류)가 대부분 갖고 있는데, 이러한 상황 하에서 중소기업 운송업체에서 추가 물량을 확보한다는 거의 불가능하다. 따라서 물량확보(즉 일정기준 실적신고) 의무화는 출혈경쟁을 통한 운임감소와 직결되어 차주의 생계난과 업계의 경영난을 가중시킨다.

**개정 법률 안에 대한 업계의 입장 및 건의**

운송사업 가허가제도, 운송사업의 양도양수 제한, 위수탁 제도의 근거 및 위수탁 차주의 권리보호(표준위수탁계약서 도입), 운송능력 평가·공시제도, 신고포상제 등의 도입은 업계에서 수용가능하거나 적극적으로 도입을 환영하고 있다.

그러나 화물자동차운수시장의 현실과 배치되는 직접운송의무화는 삭제하거나 단계적인 도입(10% 부터) 또는 일정이상 직접운송 비율이 높은 업체에 대해 인센티브(증차우선권 등)를 제공하는 방안들이

제시되고 있다. 그리고 위탁화물 관리책임 부과에 대해서는 다른 대안 없이 삭제를 원하고 있다. 또한 사업자의 경영 위축과 물류의 흐름을 왜곡시킬 정보망이용의무화에 대해서는 정보망이용의무화에 대한 개선효과를 사전에 검증하는, 즉 시범사업을 시행한 후에 시장의 효과 등을 파악하고 도입 여부를 검토하는 것이 바람직하다는 견해가 지배적이다. 정보망이용과 관련해서는 의무화하기 보다는 인센티브제를 도입하여 정보망이용이 활성화되도록 유도해야 한다는 의견도 많다. 그리고 정보망이용의무화 환경을 조성한다는 차원에서 시행 전에 정보망구축 사업을 지원하고 기존 정보망 이용(화주포함)에 대한 세제혜택을 부여하는 것이 필요하다는 의견들이 나오고 있다. 끝으로 사업자에 대한 과도한 규제로 작용할 "실적신고 및 관리제도"에 대해서는 삭제하거나 시행시 하위법령에 예외조항을 두어 인증종합물류기업과 우수화물운수업체등에 대해서는 비용 부담(업무량 증가, 신고자료 검증비용 등)을 줄여 주어야 한다는 것이 업계의 입장이다.

**단계적 법 개정 필요**

현재 국회에 계류되어 있는 화물자동차운수사업법 일부 개정안은 화물운송시장의 선진화를 위해 당정 T/F팀을 통해 마련된 것이다. 이는 화물운송시장 선진화 및 안정화를 위해 필요한 여러 가지 방안들을 총괄 제시한 부분으로 개정 법률 안에 한꺼번에 모두 포함시킬 사항이 아니라 우선순위를 정해 단계적으로 적용하면서 시장 반응 및 개선효과 등 검증 작업을 거쳐 적용하는 것이 효과적이라는 것이 업계 전체의 지배적 견해이다. 또한 화물운송시장의 선진화를 목적으로 선의의 피해자가 발생하는 부분을 최소화 하도록 하기 위해서는 가장 문제가 되고 있는 실적 없는 운송 또는 주선업체 퇴출을 위한 법 개정을 우선 도입하고, 2010년 운송(주선)사업 주기적 신고 제도를 활용하여 부실업체를 일제 점검하며, 다음 단계로 직접운송 의무화 등 일부 법 개정을 단행하고, 그 다음에 가서 최종적으로 화물정보망이용 의무화, 운송실적신고 의무화 등의 법 개정이 시장 수용 측면에서 바람직하다.



**www.interlogis.kr**

동북아 물류 중심도시 인천에서  
제2회 인천국제물류산업전시회가 인천세게도시추진  
기간 중에 개최됩니다.

**InterLOGIS 2009**  
Incheon International Logistics & Materials Handling Exhibition 2009

**2009 인천국제물류산업전시회**  
2009. 9. 8(화) - 11(금) 4일간 / 인천 송도컨벤시아

**전시회 개요**

- 명 칭 : 2009 인천국제물류산업전시회
- 전시기간 : 2009. 9. 8(화) ~ 11(금)/4일간
- 전시규모 : 국내외 120개사 400부스(8,416㎡)
- 참가규모 : 30,000여명(국내외 바이어 포함)
- 주 최 : 인천광역시, 한국무역협회
- 주 관 : 인천관광공사
- 전시품목 : 항공·항만 물류관, 물류 IT Solution관, 종합물류-SCM관, 물류창고자동화관, 물류장비관 등
- 부스신청 : 2009. 7. 31(금)까지
- 참가비 : 조립부스 : 1,000,000원/부스(VAT별도)  
독립부스 : 700,000원/부스(VAT별도)

**부대행사**

① 2009 인천국제물류포럼(Supply chain, Incheon 2009)

- 일 시 : 2009. 9. 9(수) ~ 10(목), 2일간
- 장 소 : 송도 컨벤시아 2층(프리미어 볼룸)
- 주 관 : 인천관광공사, 인천발전연구원, 인천시물류연구회
- 프로그램

일자	구분	주제
9.9.(수)	Section 1	Globalization and GSC
	Section 2	GSC and Global Corporation
	Section 3	GSC and GSCM and Logistics Companies
9.10.(목)	Section 4	GSCM, Government Public Corporation

② 2009 SCM솔루션 페어

- 일 시 : 2009. 9. 10(목) 13:30 ~ 18:00
- 장 소 : 송도 컨벤시아 1층 회의실
- 주 관 : 인천관광공사, (주)물류신문사
- 행사내용 : SCM 관련 솔루션 소개 및 시연(5~6개사)
- 프로그램 : 솔루션 소개 및 적용사례 발표  
(Visibility, 글로벌 SCM, TMS, WMS, RFID, 이벤트 관리 등)

③ 2009 물류산업 채용박람회 (Job Fair)

- 일 시 : 2009. 9. 10(목) ~ 11(금), 2일간
- 장 소 : 송도 컨벤시아 세미나실 및 상담부스
- 주 관 : 인천관광공사, (주)물류신문사
- 행사내용 : 1) 국내 주요물류기업 채용설명회 및 상담코너  
2) 2009 물류 취업특강

④ 기타행사

- 물류단체(기업) 간담회 및 설명회 : 9. 8(화) ~ 9. 11(금)
- 국내외 바이어 인천물류단지 Tour program : 9. 8(화) ~ 9. 9(수)

※상기일정은 주최자 사정에 따라 일부 변경될수 있습니다.

**전시회 문의처**

InterLOGIS 2009 사무국 전화 : 02)3432-4560 팩스 : 02)3432-4559  
인천광역시 항만공항정책과 전화 : 032)440-4822 팩스 : 032)440-8689  
인천관광공사 전시팀 전화 : 032)210-1031 팩스 : 032)210-1005

**부대행사 문의처**

인천발전연구원 전화 : 032)260-2656 팩스 : 032)260-2679  
인천시물류연구회 전화 : 032)850-5710 팩스 : 032)850-5702  
(주)물류신문사 사업본부 전화 : 02)749-5445 팩스 : 02)749-5456